Beantwoording technische vragen Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Het raadslid Maref van de fractie VVD heeft op 27 mei 2024 technische vragen gesteld over het Duurzaam mobiliteitsplan. Dit memo bevat de beantwoording van deze vragen.

1. Hoe zijn de kostenramingen voor de verschillende maatregelen tot stand gekomen en welke aannames liggen ten grondslag aan de financiële berekeningen?

Het duurzaam mobiliteitsplan is een plan waarin beschreven is hoe we de stad duurzaam bereikbaar willen maken en welke maatregelen hiervoor de komende 20 jaar nodig zijn. Het plan bevat een uitgebreide maatregelenlijst waarbij onderscheid is gemaakt tussen projecten die binnen 2 jaar, 5 jaar, 10 jaar en 20 jaar worden gerealiseerd. Van de projecten die we binnen 2 jaar gaan uitvoeren is vaak al heel goed bekend wat we precies gaat uitvoeren. Deze projecten zijn soms al deels uitgewerkt en komen bijna allemaal voort uit bestaand beleid (met uitzondering van de gedragsmaatregelen). Het aanpassen van infrastructuur kost immers veel tijd. De projecten die we binnen 10 of 20 jaar gaan uitvoeren zijn daarentegen nog abstracter Elke vijf jaar actualiseren we het DMP en brengen we het opnieuw naar uw raad.
Het verschil in fasering en daarmee abstractieniveau heeft ook invloed op het detailniveau waarop de maatregelen zijn uitgewerkt. Voor met name de projecten die we binnen 2 jaar gaan realiseren is een gedetailleerde raming beschikbaar. Voor de meeste projecten (en dus zeker de projecten die we binnen 10 of 20 jaar gaan realiseren) is, op basis van hoeveelheden (lengte, breedte, aantal parkeerplaatsen, etc) en kengetallen een inschatting gemaakt van de kosten.

2. Wat is de financiële onzekerheidsmarge bij de bedragen die zijn genoemd voor de maatregelen op pagina 66? Hoe zeker kunnen we zijn dat deze bedragen kloppen en hoe is rekening gehouden met tegenvallers of extra wensen tijdens het proces?

Er is geen onzekerheidsmarge bepaald. De ervaringen van de afgelopen jaren leren echter dat mee- en tegenvallers zich redelijk in gelijke mate uitwisselen. Mochten er echt veel tegenvallers ontstaan, dan is er altijd nog de optie om een project later in de tijd te faseren in een jaar dat er weer middelen beschikbaar zijn. In de jaarlijkse uitvoeringsagenda en in de vijfjaarlijkse actualisatie van het DMP nemen we eventuele financiële mee- en tegenvallers mee.

3. Hoe wordt het totale investeringsbedrag verdeeld tussen de gemeente, andere overheidsinstanties en private partijen, en welke specifieke projecten worden door welke partijen gefinancierd?

We hebben hier op basis van ervaringen uit het verleden de volgende uitgangspunten voor aangenomen:

- *Bijdrage/subsidie provincie: 50% subsidie op hubs, HOV-maatregelen en hoogwaardige fietsroutes*
- *Bijdrage rijk en provincie voor de bruggen 75% voor beide bruggen*

Daar bovenop hebben we al geld (toegezegd) gekregen van het rijk voor de aanleg van bovenplanse infrastructuur op de korte en lange termijn om woningbouw te versnellen. In totaal is hiermee de verwachting dat er ongeveer €170.000.000 wordt bijgedragen door ander overheden.

In de Nota grondbeleid is vastgelegd dat ontwikkelaars van bijvoorbeeld woningen de gemeente moeten betalen voor het aanleggen van openbare voorzieningen en het inrichten van de openbare ruimtekosten. Ook bovenwijkse voorzieningen (zoals infrastructuur) komen hiervoor in aanmerking. Het is momenteel nog niet duidelijk tot welke bijdragen dit kan leiden, omdat dit sterk afhankelijk is van de exacte ontwikkelingen en de relatie tussen die ontwikkeling en de aan te leggen infrastructuur. Er zijn immers strikte regels over toerekenbaarheid van infrastructuur maatregelen aan ontwikkelingen. Dit is wel iets dat we verder uitwerken en meenemen in (grootschalige) ontwikkelingen.

4. Hoe worden de verantwoordelijkheid voor onderhoud en operationele kosten verdeeld?

De nieuwe operationele kosten, voor bijvoorbeeld het exploiteren van fietsenstallingen of hubs, worden gedragen vanuit het mobiliteitsplan. We verwachten ten gevolge van het duurzaam mobiliteitsplan geen extra onderhoudskosten aan wegen, doordat we per saldo minder verharding in de stad zullen hebben. Dit staat los van de algemene ontwikkeling van de onderhoudskosten, die door inflatiecorrectie waarschijnlijk wel jaarlijks toeneemt.

5. Wat is de verwachting van het college voor het aantal bezoekers van de Arnhemse binnenstad, gezien het beleid om automobilisten te weren en het onderzoek naar de relatie tussen mobiliteit en bestedingen waaruit blijkt dat 52 procent van de bezoekers met de auto of motor naar de binnenstad komt? Wat is de verwachte economische impact? Is hier onderzoek naar gedaan en wat zijn de resultaten?

Het aantal bezoekers dat de binnenstad van Arnhem bezoekt is van vele factoren afhankelijk, waarbij de autobereikbaarheid van de binnenstad er een is. Zo blijkt uit onderzoek (Vervoer naar retail) van het kennisplaform CROW, dat zij in opdracht van de VNG hebben gedaan, dat vervoer en bereikbaarheid een (veel) kleinere invloed hebben op winkelbezoek en -bestedingen dan andere factoren, zoals nabijheid, sfeer, kwaliteit, winkelaanbod etcetera. Uit dat onderzoek blijkt ook dat parkeertarieven zijn nauwelijks van invloed op winkelbezoek en -bestedingen. Harde uitspraken over het aantal te verwachten bezoekers van de Arnhemse binnenstad kunnen daarom ook niet worden gedaan. Op basis van ervaringen in andere steden is de verwachting dat er, na uitvoering van de maatregelen in het DMP, minstens net zo veel bezoekers als nu naar de binnenstad zullen komen, maar dat een deel van de bezoekers op een andere manier naar de stad zullen komen.

Ook in de toekomst nog steeds met de auto, maar meer met de fiets, het openbaar vervoer of lopend. Deels voor de hele reis, deels voor het laatste deel van de reis vanaf bijvoorbeeld een stadsrandhub.

Een belangrijke graadmeter voor de economische impact is het effect op de verkeersafwikkeling (toe- of afname van vertraging/files) in de stad. Het maatregelenpakket leidt tot een afname van de vertraging voor het autoverkeer. Dit komt doordat meer mensen gebruik maken van de fiets of het openbaar vervoer en doordat er minder doorgaand verkeer door de stad is. We verwachten dus een positieve economische impact van het DMP, omdat er minder vertraging/file zal zijn. Voor een uitgebreider antwoord zie paragraaf 6.2 van het DMP en het bijlagenrapport.

6. Hoe is rekening gehouden met de behoeften en beperkingen van het mkb in Arnhem bij het weren van bedrijfsvoertuigen uit de binnenstad, te denken valt aan o.a. de stucadoor, loodgieter, schilder? En hoe is dit voor de voertuigen van de hulpdiensten geregeld?

Uitgangspunt is dat je overal waar je nu met de auto kunt komen, ook in de toekomst met de auto kunt komen. Dat geldt ook voor de hulpdiensten. Zij mogen daarnaast ook gebruik maken van het busbanen netwerk, waardoor zij op delen relatief ongehinderd door de stad kunnen rijden.
Het plan voor een Zero Emissie zone is mede voortgekomen vanuit een wens van de ondernemers in de binnenstad. Wij werken dit plan momenteel in nauwe samenwerking met deze ondernemers uit. Vanuit dit plan leggen we beperkingen op aan de uitstoot van logistieke voertuigen (vrachtwagen en busjes). Daaraan zijn overgangsregelingen gekoppeld en wij helpen ondernemers ook bij de overgang naar een nieuw voertuig of een andere wijze van bevoorrading.

7. Wat verwacht het college als het gaat om planschade? Welke compensatieregelingen of subsidies zijn er voorzien voor ondernemers die financieel geraakt worden door de maatregelen?

Doordat je overal waar je nu met de auto kunt komen, ook in de toekomst met de auto kunt komen, verwachten wij geen planschade. Ook in het kader van de Zero Emissie zone verwachten wij geen planschade, mede doordat dit plan vanuit de ondernemers in de binnenstad zelf komt en wij de plannen in nauwe samenwerking met hen uitwerken.

8. De Arnhemse centrumring wordt teruggebracht tot één baan, te beginnen met de Weerdjesstraat. Wat is het gevolg hiervan voor de doorstroming van het verkeer tijdens de spits als de A15 nog niet is doorgetrokken en het aantal auto's gelijk blijft? Wat als het aantal auto's met 10% toeneemt?

Onlangs is ten tijde van de woningbouw al een rijstrook afgesloten geweest op de Weerdjesstraat, dit had nauwelijks gevolgen op de vertraging die het autoverkeer ondervindt. We zien dat er door de maatregelen in het duurzaam mobiliteitsplan minder

autoverkeer in en door de stad gaat rijden, waardoor ook in de toekomst het terugbrengen van de capaciteit op de Weerdjesstraat mogelijk is. En daarbij willen we met deze maatregelen bereiken dat het verkeer wat langzamer doorstroomt. Op de ring rijdt te veel doorgaand verkeer omdat dat de snelste route is en dat levert geen bijdrage aan het functioneren van de stad. Een van de uitgangspunten, die meegegeven zijn aan de start van het opstellen van het mobiliteitsplan, is het terugdringen van dit doorgaande verkeer. We gaan er van uit dat de A15 wordt doorgetrokken, dat blijft de insteek vanuit de gehele regio. Er is wel onderzocht wat de effecten op het autoverkeer in de stad zijn als het project VIA15 (doortrekking en A15 en verbreding A12) onverhoopt toch niet doorgaat. Uit die analyse blijkt dat dit alleen leidt tot een lichte toename van het verkeer op de Pleyroute, maar geen effect heeft op de hoeveelheid verkeer op de andere wegen in Arnhem (bijvoorbeeld de Centrumring).

9. Als Arnhem in 2040 is gegroeid naar 173.000 inwoners en de landelijke gemiddelde cijfers voor autobezit en autogebruik worden aangehouden, wat betekent dat voor de verwachte verkeerscijfers op de ring en in de wijken van Arnhem?

Gemiddeld autobezit en autogebruik zeggen maar in beperkte mate wat over het aantal voertuigen dat over onze centrumring rijdt. Hoeveel mensen die auto gebruiken en via welke wegen zijn ook belangrijke factoren. We hebben al onze plannen in een verkeersmodel doorgerekend. Daaruit blijkt dat er, als gevolg van dit plan, tot 40% minder verkeer op de centrumring rijdt en de vertraging voor het autoverkeer afneemt. Ook in de wijken zal het autoverkeer fors afnemen. Uit het bijlagenrapport bij het DMP blijkt echter dat wanneer we geen maatregelen nemen het verkeer op de centrumring met 20% toeneemt en ook op alle overige grote wegen toeneemt met percentages tussen de 8% (Apeldoornseweg) en 55% (Westervoortsedijk). De maatregelen uit het DMP zijn dus nodig om Arnhem bereikbaar te houden.

10. Hoe zullen de voorgestelde maatregelen de verkeersstromen binnen en buiten de stad beïnvloeden, inclusief de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor bezoekers en leveranciers?

Hoe de verkeersstromen er in de toekomst globaal uitzien is beschreven in hoofdstuk 6 van het duurzaam mobiliteitsplan. In het bijlagerapport wordt nog dieper ingegaan op andere effecten zoals verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daaruit blijkt dat de maatregelen uit het DMP ervoor zorgen dat Arnhem verkeersveiliger wordt. Met name doordat er minder auto wordt gereden en we minder (relatief gevaarlijke) 50 km/uur wegen hebben. Er is ook te lezen dat de hoeveelheid doorgaand verkeer in Arnhem flink afneemt. Tot slot laat het DMP zien dat de hoeveelheid autoverkeer op alle wegen in Arnhem afneemt.

11. Hoe wordt de verkeersdoorstroming op belangrijke wegen gewaarborgd, en wat zijn de verwachte effecten op de reistijd voor forenzen en bezoekers?

Hierover is in het DMP het volgende opgeschreven: *'Het verminderen van het aantal rijstroken kan grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de stad. Daarom onderzoeken we per specifieke locatie de effecten en nemen we nodige maatregelen (of we stellen het uit tot het wel kan), voordat we dergelijke vergaande ingrepen definitief realiseren.'* Daarnaast realiseren we maatregelen in samenhang. Er moeten voldoende aantrekkelijke alternatieven op een route beschikbaar zijn voordat we maatregelen nemen die minder ruimte bieden aan de auto. Doordat het plan ertoe leidt dat we minder gaan autorijden heeft het autoverkeer minder vertraging dan in de huidige situatie. Zie hiervoor ook het figuur op pagina 28 van het bijlagenrapport.

12. Hoe wordt openbaar vervoer geïntegreerd en verbeterd binnen het plan? In het mobiliteitslandschap van 2040 is OV een volwaardig alternatief voor de auto. Geldt dit voor elke wijk? Wat zijn de financiële consequenties voor Arnhem en wie is verantwoordelijk voor de uitvoering?

Verbetering van het openbaar vervoer is een samenspel tussen de gemeente, de provincie en het Rijk. Als gemeente zorgen wij (met subsidie van de provincie) voor goede infrastructuur voor de bus en voor goede overstappunten (hubs). Ook zorgen we ervoor dat het systeem van deelvervoer een aanvulling wordt op ons openbaar vervoer systeem. Het is aan de provincie om ervoor te zorgen dat er ook een goed openbaar vervoerproduct komt, met voldoende aanbod van goed en hoogwaardig openbaar vervoer. Er zal onderscheid per wijk zijn wat betreft OV aanbod, de verwachting is niet dat het OV voor iedereen een volwaardig alternatief is. De auto blijft ook in de toekomst een belangrijke vervoerwijze (zie hoofdstuk 6, pag. 55 hoofdrapport).

13. Hoe dragen de maatregelen bij aan de reductie van CO2-uitstoot en andere milieuvervuilingen, en wat zijn de specifieke duurzaamheidsdoelen en hoe worden deze gemeten?

Zie hiervoor het bijlage rapport, waarin is beschreven wat de effecten op de bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu zijn. Uit dat bijlage rapport blijkt dat de maatregelen uit het DMP tot een lichte daling van de CO2 uitstoot leiden. Een integraal monitoringsplan, inclusief het plan gezonde leefomgeving en NEmiA, wordt nog opgesteld.

14. Welke milieu-impactstudies zijn uitgevoerd voor de voorgestelde maatregelen?

Er is gekeken wat de effecten op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, CO2 uitstoot en geluid zijn. Deze effecten zijn op hoofdlijnen beschreven in paragraaf 6.2 en meer in detail in het bijlagenrapport.

15. Hoe zijn inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden betrokken bij de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, welke feedback is ontvangen, en hoe is deze verwerkt in het plan?

Zie de bijlage 'Memo participatie duurzaam mobiliteitsplan'. Uit die memo blijkt dat bijvoorbeeld rondom zaken als parkeerregulering, verlagen maximumsnelheid en openbaar vervoer inbreng vanuit de participatie is meegenomen.

16. Welke openstaande bezwaren of zorgen vanuit de gemeenschap zijn niet behandeld of meegenomen?

Er is ook inbreng geweest die strijdig was met de uitgangspunten van het duurzaam mobiliteitsplan, moeilijk uitvoerbaar of niet realistisch is. Het gaat hierbij om maatregelen zoals het aanleggen van tramlijnen of andere hele dure maatregelen zoals tunnels. Die inbreng is niet meegenomen. Het invoeren van parkeerregulering (betaald parkeren in combinatie met vergunningen) is het punt dat het meest gevoelig ligt bij Arnhemmers die we hebben gesproken (is hier een meerderheid wel voor?) Ook het verlagen van de snelheid en het verminderen van de capaciteit van de wegen ligt relatief gevoelig. Alhoewel daar de meerderheid van de mensen die input heeft geleverd wel voor is. Tot slot wordt er veel aandacht gevraagd voor de fasering (in welke volgorde gaan we de maatregelen realiseren). Daar hebben we rekening mee gehouden in het plan (zie hoofdstuk 7).

17. Wat zijn de concrete tijdslijnen voor de implementatie van de verschillende maatregelen en hoe wordt de voortgang gemonitord en gerapporteerd aan de raad?

In het duurzaam mobiliteitsplan is aangegeven wat we binnen 2 jaar, 5 jaar 10 jaar en 20 jaar willen uitvoeren. Dit werken we uit in een uitvoeringsagenda. Vervolgens delen we jaarlijks een geactualiseerde uitvoeringsagenda, waarin we de raad informeren over de voortgang op de doelstellingen, over de gerealiseerde projecten en waarin we een vooruitblik geven op de projecten die de komende jaren op de planning staan. Voor het toetsen aan de doelstellingen stellen we een monitoringsplan op. Elke vijf jaar actualiseren we het DMP en brengen we het opnieuw naar u raad ter vaststelling.

18. Wat zijn de kritieke mijlpalen en hoe worden deze bewaakt?

Er is geen sprake van kritieke mijlpalen. De planning uit het DMP is leidend. We sturen er op de projecten in deze periodes te realiseren.

19. Waar kunnen wij de overwogen alternatieve oplossingen voor de verschillende maatregelen zien die zijn overwogen en waarom zijn deze niet gekozen?

Er zijn een paar zaken onderzocht die niet in het plan zijn opgenomen. Zo is onderzocht wat het effect van parkeerregulering in de hele stad was. Dat leverde een positief effect op voor de bereikbaarheid (de auto werd minder gebruikt, dus er was nog minder vertraging voor het autoverkeer). Maar hier hebben we niet voor gekozen, omdat hier geen draagvlak voor is. Ook is er gekeken hoe het doorgaande verkeer op de centrumring kan worden verminderd. Daarbij is gekeken naar fysieke knips in de centrumring, waarbij het wel mogelijk was om van alle kanten het centrum te bereiken maar het niet mogelijk was om vervolgens langs het centrum te rijden. Verkeer zou dan, na het bezoek aan het

centrum, dezelfde weg terug moeten rijden. Dat leidde weliswaar tot veel minder (doorgaand) verkeer op de centrumring, maar zorgde er ook voor dat stad in tweeën werd geknipt doordat het (bijna) niet meer mogelijk was om van noord naar zuid en vice versa te rijden met de auto. Dat verkeer rijdt namelijk bijna allemaal over de centrumring. Ook is onderzocht wat het effect van een nieuwe autoverbinding aan de westkant van de stad is. Die verbinding zorgt voor minder autoverkeer op de centrumring. Op een heleboel andere wegen leidt deze verbinding alleen maar tot meer autoverkeer. Het wordt immers een stuk aantrekkelijker om met de auto in Arnhem te rijden en dus ontstaat er dan weer een algemene groei van het autogebruik. Dit leidt weer tot meer vertraging en minder leefbaarheid op al die wegen die hierdoor drukker worden.

20. Welke goedkopere alternatieven zijn onderzocht voor de reconstructie van het Willemsplein?

Nee, dat is nog niet gebeurd. Er wordt wel continue kritisch gekeken naar de kosten van ontwerpkeuzes.

21. Op welke onderzoeken en data is het mobiliteitsplan gebaseerd, en hoe actueel en representatief zijn de gebruikte gegevens? Bijvoorbeeld dat 30 kilometer per uur schoner is voor het milieu dan 50 of 70 kilometer per uur.

De verkeerskundige effecten zijn bepaald met het multimodale verkeersmodel van de regio Arnhem – Nijmegen. Dit is een zeer modern verkeersmodel waarin naast het autoverkeer ook openbaar vervoer en fiets zijn opgenomen. Vervolgens zijn, op basis van de hoeveelheid verkeer en de snelheid waarmee het verkeer rijdt, de milieu effecten bepaald. Bij deze berekeningen is (de afname van) de hoeveelheid verkeer veel dominanter in de uitkomst dan de snelheid waarmee wordt gereden. Dat komt doordat de uitstootverschillen bij deze snelheden relatief klein zijn, maar we wel grote afnames in de hoeveelheid autoverkeer zien als gevolg van het DMP. Ook hebben we gebruik gemaakt van kennis van bijvoorbeeld het CROW, dat onderzoek heeft gedaan naar de relatie tussen parkeren, mobiliteit en retail en onderzoeken en diverse onderzoeken van het SWOV (nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek) over de verkeersveiligheidseffecten van een snelheidsverlaging naar 30 km/uur. We hebben goed gekeken naar de ervaringen van andere steden die al langer inzetten op meer duurzame mobiliteit. In die steden verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid en blijft de bereikbaarheid toch op peil.

22. Zijn de bevindingen van externe onderzoeken openbaar beschikbaar voor raadpleging?

Belangrijke bron voor het duurzaam mobiliteitsplan vormt het regionale verkeersmodel (multimodaal model regio Arnhem Nijmegen). Daarmee zijn de effecten berekend. Bijgevoegd is de technische rapportage van dat verkeersmodel (bijlage 1).

23. Wanneer wordt gestart met fase 1 van de renovatie van parkeergarage Rozet en de aanleg van fietsenstalling Rozet, waartoe de raad geruime tijd geleden heeft besloten?

De komende 10 jaar zullen er investeringen (o.a. constructief onderhoud van de vloeren, aanpassing van de bouwkundige vluchtwegen, aanleg van volledige (brand)detectie en aanpassing van de ventilatie) in de Rozet garage worden gedaan om de parkeergarage in exploitatie te houden. Deze kosten kunnen binnen de bestaande parkeerexploitatie worden opgevangen. Binnenkort zult u middels een raadbrief uitgebreider over de parkeergarage worden geïnformeerd.

24. Wat zijn de plannen voor parkeerhubs aan de rand van de stad, zoals de uitbreiding van Hub station Arnhem Zuid?

Met de stadsrandhubs willen autoverkeer van bezoekers en werknemers afvangen aan de rand van de stad. Zij kunnen gebruik maken van een breed aanbod aan voorzieningen (zit- of werkplek, WC, winkeltje) en overstappen op de bus of de (deel)fiets om de reis te vervolgen. Hiervoor ontwikkelen we een aantrekkelijk financieel aanbod voor de combi 'parkeren in hub en met OV of deelfiets naar binnenstad of werklocatie'. De stadsrandhubs worden dus prettige, aantrekkelijke locaties met goede (overstap)voorzieningen, die uitnodigen om goedkoper te parkeren en op een andere manier naar de binnenstad te reizen. Voor station Arnhem Zuid wordt al gewerkt aan een plan om het fietsparkeren te verbeteren, deelfietsen toe te voegen en ook de openbare ruimte rond het station te verbeteren. Dit zal binnen 2 à 3 jaar gereed zijn. Op de iets langere termijn moet dan ook nog de parkeercapaciteit worden uitgebreid om ook de overstap van auto naar de trein nog beter te faciliteren.

25. Wat is de status en de verwachtingen rondom de zero-emissiezone binnenstad en eventuele compensatieregelingen voor getroffen middenstanders?

Op 1 juni 2026 wordt de ZE-zone ingevoerd. Ondernemers hoeven niet in de problemen te komen door de invoering van de ZE-zone. De ondernemers worden geholpen met deze grote overstap met de landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden.

Daarnaast biedt Arnhem een gratis ZE-adviseur aan die ondernemers helpt. En we zetten concrete projecten op voor slimme stadslogistiek. Doordat er sprake is van een gefaseerde invoer, met emissie eisen die door de jaren heen strenger worden ontstaat er tijd voor ondernemers om het bestaande wagenpark af te schrijven en gefaseerd de overstap naar zero-emissie voertuigen te maken.

26. Klopt het dat er nu al maatregelen uit het mobiliteitsplan worden gepresenteerd alsof ze al definitief zijn, terwijl de raad en de stad er zich nog over moeten uitspreken? Waar worden deze uitingen geplaatst?

Er worden geen plannen die alleen in het DMP staan als definitief gepresenteerd. Wel is het zo dat in het DMP ook projecten zijn opgenomen vanuit bestaand beleid

(bijvoorbeeld de Accentnota fiets). Die projecten worden al wel voorbereid. Voorbeeld daarvan is het project Grote Griet.

27. Hoe wordt gewaarborgd dat de belangen van alle bewoners en weggebruikers voldoende worden gewogen bij het verminderen van het aantal rijbanen en andere maatregelen?

We werken aan een integraal plan met een uitvoeringsagenda waarin alternatieven voor de auto realiseren en tegelijkertijd minder ruimte maken voor de auto. Beide type maatregelen gaan gelijk op in tijd.

Daarnaast zal er bij ieder project dat uit het DMP voortkomt participatie plaatsvinden. Ook in het vervolg zal er dus nog ruimte zijn voor bewoners om hun wensen, ideeën en zorgen in te brengen.

28. Kan er een gedetailleerd overzicht geven worden van de inkomsten en uitgaven aan mobiliteit en het verloop van de BR mobiliteit in de afgelopen 5 jaar en prognose voor de komende 3 jaar, inclusief verwachtingen ten aanzien van inkomsten uit parkeren en parkeervergunningen?

Deze overzichten zijn bijgevoegd in een aparte bijlage (zie bijlage 2) waarin zowel de inkomsten en uitgaven aan mobiliteit zijn weergegeven als de gevraagde ontwikkelingen van bestemmingsreserve bereikbaarheid in de afgelopen 5 als de verwachting voor de komende 3 jaar

29. Wat is de financiële onzekerheidsmarge bij de genoemde bedragen voor de maatregelen en hoe wordt hiermee omgegaan?

Er is geen vast onzekerheidsmarge. Zie antwoord vraag 2.

30. Arnhemmers gebruiken de auto meer dan gemiddeld voor korte ritten. Is onderzocht waarom dit het geval is? Als de oorzaak bekend is, kunnen er mogelijk gerichtere oplossingen worden bedacht.

Dit is niet nader onderzocht voor Arnhem. Uit het onderzoek 'het wijdverbreide autobezit in Nederland van het KIM (kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid) blijkt dat een systeem dat is ingericht op de gebruik van de auto (veel gratis parkeerplaatsen voor de deur parkeren, overal makkelijk met de auto kunnen komen) en dus juist veel minder is ingericht voor andere modaliteiten (lopen, fiets of openbaar vervoer) ertoe leidt dat er veel van de auto gebruik wordt gemaakt). Daarbij speelt in Arnhem ook nog het hoogteverschil een rol, iets dat met de introductie van de elektrische fiets wel minder wordt.

31. Parkeervergunningen in de wijken worden nagenoeg gratis. Wat is de maximale gemiddelde wachttijd voor een vergunning in de verschillende wijken? Wat wordt er geregeld voor bezoekers?

De wachttijd voor een parkeervergunning varieert momenteel tussen de 2 maanden voor het centrum, Spijkerkwartier, Burgemeesterswijk en Heijenoord en 5 jaar voor de wijk Sint Marten. Er is nu nog niet te zeggen wat de wachttijd zal worden in nieuwe wijken zal worden. Dat wordt wel duidelijk bij de uitwerking van het parkeerbeleid. Er zullen wijken zijn waar er voldoende ruimte is (doordat de parkeeroverlast wordt veroorzaak door bijvoorbeeld bezoekers van de binnenstad die daar niet horen te parkeren) en er dus geen wachttijd zal ontstaan en er zullen ook wijken zijn waar de parkeerdruk van de eigen bewoners groot is waar wel een wachtlijst zal ontstaan. Het uitgeven van parkeervergunningen leidt er wel toe dat de parkeerdruk in de wijk afneemt en er meer ruimte voor de bewoners zelf is om te parkeren.

Voor bezoekers zal er een bezoekersvergunning komen, net zoals die er nu al is. Momenteel kan zo'n vergunning voor €22,- worden aangeschaft en kan bezoek dan 300 uur parkeren (met uitzondering van het Kadekwartier waar 200 uur kan worden geparkeerd).

Deze zaken rondom parkeren worden nog verder uitgewerkt in het parkeerbeleid. Bij het opstellen van het parkeerbeleid, maar ook bij de uitrol daarvan zal nog participatie plaatsvinden over juiste zaken als de prijs van parkeren en regelingen voor bezoekers.

32. Wanneer bezoekers van de binnenstad niet meer in de aangrenzende wijken parkeren, zal de parkeerdruk in het centrum toenemen. Wat is de verwachte groei van de parkeerdruk in het centrum voor de komende vijf jaar als gevolg van het voorgestelde beleid?

Dat is van veel factoren afhankelijk die we niet allemaal exact in beeld hebben. Het gaat daarbij om zaken als: exacte aantal 'vreemdparkeerders', welke keuze maken deze mensen vervolgens (met de fiets of OV komen, betalen in het centrum, of juist ergens anders parkeren). Doordat we niet in alle wijken in een keer betaald parkeren invoeren kunnen we dit wel monitoren en, indien nodig, naar handelen. Het zal tot een groei leiden, maar we zien dat er vooral doordeweeks overdag veel rondom het centrum wordt geparkeerd. Op die momenten hebben we voldoende parkeercapaciteit in het centrum om groei op te vangen.

33. Hoe ver is het onderzoek naar de extra parkeergarage gevorderd? Wanneer kunnen we de resultaten verwachten?

Dit is een onderzoek dat uit verschillende fasen bestaat. De eerste fase is het bepalen van de kwantitatieve behoefte (hoeveel parkeerplaatsen moeten we in de binnenstad en hoeveel plekken een nieuwe garage dan hebben). Vervolgens zal er een locatie moeten worden bepaald en dan kan een garage op die plek verder worden uitgewerkt (vormgeving, kosten, inpassing etc). We verwachten in ieder geval de eerste stap dit jaar nog af te ronden.

34. Op pagina 21 staat “donker waar het kan” om veilig fietsen te bevorderen. Waar, wanneer en voor wie is fietsen in het donker veilig?

Indien er voldoende licht is van omliggende infrastructuur (wegen) kan het zo zijn dat er voor een fietsroute niet apart verlichting hoeft te worden aangelegd. Zoals daarna echter ook staat zijn de hoofdfietsroutes goed verlicht. Ook op andere fietspaden zal, vanwege de (sociale veiligheid) vaak sprake zijn van verlichting.

35. Uit de uitslag van de wijk Sint Marten en Sonsbeek Noord blijkt dat 84 procent van de wijkbewoners tegen betaald parkeren is. Op basis waarvan is besloten om de uitslagen van dit onderzoek naast zich neer te leggen?

In het verleden bleek inderdaad dat 84% van de mensen die zijn stem heeft laten horen heeft gekozen voor de variant ‘de bestaande situatie handhaven’ en dus geen parkeerregulering wilde. Parkeerregulering is een belangrijk instrument om de leefbaarheid in een wijk te verbeteren. Doordat er minder auto’s op straat staan verbetert de verkeersveiligheid, is er betere doorgang voor hulpdiensten, krijgt een straat een prettigere uitstraling en ontstaat er meer sociale interactie. Daarnaast helpt parkeerregulering om het aantal (korte) autoritten terug te dringen en draagt het bij aan de ontwikkeling van de stad, doordat met lagere parkeernormen kan worden gewerkt bij ontwikkelingen (zonder dat dit tot parkeeroverlast in de omgeving leidt). Om die redenen kiezen we ervoor om in een aanzienlijk deel van de stad waar de parkeerdruk nu al hoog is (mede door mensen die daar niet horen te parkeren), of waar we grootschalig woningbouw willen ontwikkelen parkeerregulering in te voeren.

Het is daarbij niet wenselijk om het invoeren van parkeerregulering wijk per wijk te beschouwen en dus ook niet om per wijk te vragen of er draagvlak voor parkeerregulering is. Als er in de toekomst in Sint Marten en Sonbeek Noord geen parkeerregulering wordt ingevoerd, terwijl dat wel in de omliggende wijken gebeurt, zal de parkeerdruk in Sint Marten en Sonbeek Noord fors toenemen doordat alleen in die wijken nog gratis en zonder vergunning kan worden geparkeerd. Dat zal daar tot verslechtering van de leefbaarheid leiden en ook zullen de bewoners van die wijken (nog) slechter een parkeerplek kunnen vinden in hun eigen wijk. Dit zal leiden tot frustratie en irritatie van de bewoners die kan worden voorkomen door de parkeerregulering in een keer in te voeren.